

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 45 971.1

Anmeldetag: 30. September 2002

Anmelder/Inhaber: ebm Werke GmbH & Co KG,
Mulfingen, Jagst/DE

Bezeichnung: Elektromotor mit schraubenloser
Steckmontage

IPC: H 02 K 5/24

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 07. August 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Klostermeyer'. The signature is written in a cursive style.

Klostermeyer

ebm Werke GmbH & Co. KG, Bachmühle 2, 74673 Muldingen

“Elektromotor mit schraubenloser Steckmontage“

Die vorliegende Erfindung betrifft einen Elektromotor, insbesondere Außenläufermotor, mit einem Stator, der an einem Motorträger über einen axialen Steckfügevorgang schraubenlos mittels Verrastungselementen befestigt ist.

Ein derartiger Motor ist in der WO 00/57541 umfangreich beschrieben. Zur schraubenlosen Montage weist der Stator axiale Rastarme auf, die mit endseitigen Rastnasen direkt in den Motorträger bzw. in korrespondierende Öffnungen eines topfförmigen Gehäuseteils eingreifen. Vor allem dann, wenn der Motor – wie ebenfalls beschrieben ist – zum Antrieb eines Lüfterrades dient, treten im Betrieb zum Teil recht starke Vibrationen bzw. Schwingungen auf, die zu störenden Geräuschen führen.

Es sind im Stand der Technik zwar auch Maßnahmen zur Schwingungsisolierung bekannt (vergleiche beispielsweise EP 0 240 644 B1), jedoch sind dabei üblicherweise Schraubverbindungen erforderlich.


Der vorliegenden Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, bei einem Elektromotor der beschriebenen Art unter Beibehaltung einer einfachen und schnellen, schraubenlosen Steckmontage insbesondere zwischen dem Stator und einem Motorträger eine deutliche Reduzierung der Betriebgeräusch-Emission zu erreichen.

Erfindungsgemäß wird dies dadurch erreicht, dass im Verbindungsbereich zwischen dem Stator und dem Motorträger Elastikelemente zur Schwingungsentkopplung derart integriert angeordnet sind, dass der Stator nur mittelbar über die Elastikelemente mit dem Motorträger in Verbindung steht. Dies bedeutet, dass die zur Halteverbindung vorgesehenen Verrastungselemente keine direkte, schwingungsübertragende Verbindung mehr herstellen. Vielmehr ist vorteilhafterweise vorgesehen, dass die Elastikelemente jeweils derart an einem Verbindungsabschnitt des Stators fixiert sind,

dass der Motorträger mit einem korrespondierenden Verbindungsabschnitt axial aufsteckbar ist. Die Verrastungselemente dienen dann nur zu einer Fixierung der Elastikelemente relativ zu dem Motorträger in axialer Richtung. Dazu sind die Verrastungselemente bevorzugt als separate Federklammern ausgebildet, die von außen derart auf den Verbindungsabschnitt des Motorträgers aufrastbar sind, dass sie die Elastikelemente jeweils zwischen einer inneren Anlagestufe und einem endseitigen, in den Bereich des Elastikelementes eingreifenden Federklammer-Stützabschnitt halten.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungsmerkmale der Erfindung sind in den Unteransprüchen sowie der folgenden Beschreibung enthalten.

Anhand von bevorzugten, in der Zeichnung veranschaulichten Ausführungsformen soll die Erfindung beispielhaft genauer erläutert werden. Dabei zeigen:

- Fig. 1 eine Perspektivansicht eines erfindungsgemäßen Elektromotors mit einer ersten Ausführungsform eines Motorträgers,
- Fig. 2 einen Axialschnitt durch den Motor nach Fig. 1 in einer ersten diametralen Schnittebene (Ebene II-II gemäß Fig. 3 und 4 bzw. entsprechend der in Fig. 1 eingezeichneten Diagonale II),
- Fig. 3 einen Ausschnittbereich im Querschnitt in der Ebene III gemäß Fig. 2,
-  Fig. 4 einen weiteren Querschnitt ähnlich Fig. 3 in der Schnittebene IV gemäß Fig. 2,
- Fig. 5 einen Längsschnitt des Elektromotors gemäß Fig. 1 und 2 in einer anderen diametralen Schnittebene entsprechend der in Fig. 1 eingezeichneten Diametrale V,
- Fig. 6 eine perspektivische Explosionsdarstellung des Motors nach Fig. 1 bis 5 (ohne Rotor),

- Fig. 7 eine weitere, bezüglich der Einzelteile noch weiter aufgeteilte Explosionsdarstellung (mit Rotor) und
- Fig. 8 einen Längsschnitt analog zu Fig. 2 in einer Ausführungsvariante (unter anderem mit einem anderen Motorträger) und
- Fig. 9 eine perspektivische Explosionsdarstellung der Ausführung nach Fig. 8 analog zu Fig. 7.

In den verschiedenen Figuren der Zeichnung sind gleiche Teile stets mit den gleichen Bezugszeichen versehen und brauchen daher in der Regel auch jeweils nur einmal beschrieben zu werden. Daher gilt jede eventuell nur einmal unter Bezugnahme auf eine bestimmte Zeichnungsfigur erscheinende Beschreibung eines Teils analog auch bezüglich der anderen Zeichnungsfiguren, in denen dieses Teil mit dem entsprechenden Bezugszeichen ebenfalls zu erkennen ist.

Ein erfindungsgemäßer Elektromotor 1 ist in den dargestellten Ausführungen als Außenläufermotor ausgebildet. Dabei besteht der Elektromotor 1 – siehe dazu insbesondere die Explosionsdarstellungen in Fig. 7 und 9 – aus einem Stator 2, einem Rotor (Außenläufer) 4 und einem Motorträger 6. Der Rotor 4 ist innerhalb des Stators 2 über Drehlager 8 um eine Motorachse 10 drehbar gelagert (siehe dazu insbesondere die Längsschnitte in Fig. 2, 5 und 8). Bei der Ausführung nach Fig. 1 bis 7 ist eine Rotorwelle 12 axial nach vorne aus dem Rotor 4 herausgeführt, und an ihrem vorstehenden Ende ist ein beliebiges Befestigungselement 14 zum Anschluß eines anzutreibenden Teils oder Aggregates (nicht dargestellt) angeordnet. Im Falle der alternativen Ausführung gemäß Fig. 8 und 9 endet die Rotorwelle 12 im Bereich einer Stirnwand des Rotors 4, wobei der Rotor 4 beispielhaft unmittelbar auf seinem Außenumfang ein Lüfterrad 16 trägt.

Der Elektromotor 1 bzw. der den Rotor 4 tragende Stator 2 ist an dem Motorträger 6 über einen axialen Steckfügevorgang schraubenlos mittels Verrastungselementen 18 befestigt. Dabei sind erfindungsgemäß im Verbindungsbereich zwischen dem Stator 2 und dem Motorträger 6 mehrere Elastikelemente 20 zur Schwingungsentkopplung derart integriert angeordnet, dass der Stator 2 unter Beibehaltung der schraubenlosen Steckmontage nur mittelbar über die Elastikelemente 20 mit dem Motorträger 6 in

Verbindung steht. In den dargestellten Beispielen sind vier Elastikelemente 20 in radialsymmetrischer Anordnung vorgesehen. Es kann aber auch eine andere Anzahl im Bereich von 3 bis etwa 6 Elastikelementen 20 vorgesehen sein.

Für diese Verbindung weisen der Stator 2 und der Motorträger 6 jeweils zur Motorachse 10 und auch somit zueinander koaxiale, mit radialem Abstand über – bzw. ineinander gesteckte Verbindungsabschnitte 22 und 24 auf. Die Elastikelemente 20 sitzen jeweils mit radialer und axialer Vorspannung in einem radial zwischen den Verbindungsabschnitten 22, 24 gebildeten Spaltbereich 26; siehe dazu insbesondere die Querschnitte in Fig. 3 und 4. Bevorzugt sind beide Verbindungsabschnitte 22, 24 als im Wesentlichen ringförmige, sich axial erstreckende Stegabschnitte ausgebildet, wobei vorzugsweise der Verbindungsabschnitt 24 des Motorträgers 6 den Verbindungsabschnitt 22 des Stators 2 außen übergreift. Dabei sind die Elastikelemente 20 – siehe insbesondere Fig. 6 – als einzelne, im Wesentlichen flächige Formkörper jeweils mit in Anpassung an korrespondierende Anlagebereiche 28 bzw. 30 der Verbindungsabschnitte 22, 24 geformten und leicht gekrümmten Innen- und Außenflächen 32, 34 derart ausgebildet, dass zwischen den nur über die Elastikelemente 20 in Verbindung stehenden Verbindungsabschnitten 22, 24 in Axialrichtung, in Umfangsrichtung sowie auch in Radialrichtung nur geringfügige elastische Relativbewegungen zur Schwingungsentkopplung möglich sind.

Jedes Elastikelement 20 ist auf dem Außenumfang des Stator-Verbindungsabschnittes 22 über Fixiermittel 36 derart gehalten, dass in Axialrichtung eine Formschlußverbindung und in Radial- und Umfangsrichtung zumindest eine Kraftformschlußverbindung gegeben sind. Wie am Besten in Fig. 6 zu erkennen ist, sind die Fixiermittel 36 als eine sich etwa in Umfangsrichtung erstreckende Nut-/Federverbindung mit zusätzlicher schnappbarer Kraftformschlußverbindung (Rastverbindung) ausgebildet. Dazu weist jeder Anlagebereich 28 des statorseitigen Verbindungsabschnittes 22 einen in Umfangsrichtung verlaufenden Steg 38 auf (siehe dazu auch Fig. 2 und 4), und jedes Elastikelement 20 weist eine entsprechende Aufnahmenut 40 zum Aufsetzen auf den Steg 38 auf. Innerhalb der Aufnahmenut 40 ist ein knopfartiger Ansatz 42 angeordnet, der in eine korrespondierende Rastausnehmung 44 des Steges 38 rastend eingreift. Dies ist insbesondere in Fig. 4 gut zu erkennen. Durch die beschriebene Ausgestaltung läßt sich jedes Elastikelement 20 auf einfache Weise radial auf den Anlagebereich 28 des Verbindungsabschnittes 22

aufsetzen und so fixieren. Der Motorträger 6 kann dann mit seinem Verbindungsabschnitt 24 axial kraftschlüssig über die Elastikelemente 20 aufgeschoben werden. Im aufgeschobenen Zustand wird dann jedes Elastikelement 20 in axialer Richtung formschlüssig zwischen einer Anlagestufe 46 innerhalb des Motorträger-Verbindungsabschnittes 24 (siehe Fig. 2, 5 und 8 sowie auch Fig. 6) und einer als Verrastungselement 18 aufgesetzten Federklammer 48 gehalten. Dadurch wird allein über die Elastikelemente 20 der ganze Motor über den Stator 2 schwingungsentkoppelt gehalten. Dies bedeutet, dass der Elektromotor 1 über die Elastikelemente 20 in dem Motorträger 6 schwingungsentkoppelt aufgehängt ist. Wie sich insbesondere aus den Längsschnittdarstellungen in Fig. 2, 5 und 8 ergibt, übergreift jede von außen aufgesetzte Federklammer 48 den Motorträger-Verbindungsabschnitt 24 außen in axialer Richtung und greift mit einem einendigen Stützabschnitt 50 radial und axial in den Motorträger-Verbindungsabschnitt 24 zur Anlage an dem zugehörigen Elastikelement 20 ein. Hierbei ist jede Federklammer 48 mit einem anderendigen Rastabschnitt 52 mit dem Verbindungsabschnitt 24 verrastet. Wie dargestellt ist jeder Rastabschnitt 52 bogenförmig gekrümmt und umgreift eine im Querschnitt etwa nasenartige Rastkante 54 des Motorträgers 6.

In den dargestellten, bevorzugten Ausführungen ist der Stator-Verbindungsabschnitt 22 einstückig angeformter Bestandteil einer Statorisolierung 56, die insbesondere aus einem Duroplast besteht. Dabei werden Statorblechpaket und Statorwicklungen (nicht dargestellt) vorzugsweise unter gleichzeitiger Formung des Verbindungsabschnittes 22 umpresst.

Gemäß einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung bildet der Stator-Verbindungsabschnitt 22 zusätzlich einen Teil eines inneren Elektronikgehäuses 58 zur Aufnahme einer Motor-Steuerelektronik 60. Dies bedeutet, dass der Verbindungsabschnitt 22 eine Wandung des Elektronikgehäuses 58 bildet, wobei zusätzlich eine innere Gehäusekappe 62 vorteilhafterweise über axial fügbare Rastelemente 64 mit dem Verbindungsabschnitt 22 verbunden ist. Dazu weist die Gehäusekappe 62 axial vorstehende Rastarme 66 auf, die mit Rastansätzen in korrespondierende Rastöffnungen 68 insbesondere im Bereich der Stege 38 des Verbindungsabschnittes 22 eingreifen. Dazu wird vor allem auf Fig. 6 und 7 hingewiesen. Im Bereich jedes Steges 38 sind zwei Rastarme 66 bzw. Rastöffnungen 68 vorgesehen. Dabei weist jedes Elastikelement 20 innenseitig entsprechende

korrespondierende Freisparungen für die Rastarme 66 auf, siehe insbesondere Fig. 3. Weiterhin ist vorzugsweise zwischen der Gehäusekappe und dem Verbindungsabschnitt 22 eine Umfangsdichtung 70 angeordnet, die insbesondere einstückig aus einem weichen elastischen Kunststoff an die Gehäusekappe 62 angeformt ist. Dabei kann die Gehäusekappe 62 wirtschaftlich in einem Zweikomponenten-Spritzverfahren hergestellt werden.

Die Steuerelektronik 60 ist zumindest teilweise auf einer Leiterplatte 72 angeordnet, die ihrerseits insbesondere senkrecht zur Motorachse 10 liegend innerhalb des Elektronikgehäuses 58 auf der dem Stator 2 zugekehrten Seite angeordnet ist. Vorteilhafterweise sind alle notwendigen internen elektrischen Verbindungen, insbesondere zwischen nicht dargestellten Statorwicklungen und der Steuerelektronik 60, über axial fügbare Steckverbindungen 74 ausgeführt, wie beispielsweise in Fig. 2 und 8 dargestellt ist. Weiterhin ist gemäß Fig. 1 und 5, vergleiche auch Fig. 7 und 9, ein externes Anschlußkabel 76 über einen vorzugsweise axial steckbaren Anschlußstecker 78 angeschlossen bzw. anschließbar. Gemäß Fig. 5 trägt dazu die Leiterplatte 72 einen korrespondierenden Gegenverbinder 80, wobei der Anschlußstecker 78 abgedichtet durch eine Öffnung im jeweiligen Motorträger 6 geführt ist. Zur Abdichtung sind bevorzugt geeignete Weichdichtungen vorgesehen.

Wie weiterhin in Fig. 5 erkennbar ist, weist die Steuerelektronik 60 vorzugsweise eine Schnittstelle 82 zum Anschluß einer externen Steuerleitung auf. Diese Schnittstelle 82 dient insbesondere zum Programmieren der Steuerelektronik 60. Die Schnittstelle 82 ist als axial fügbare Steckverbindung ausgebildet und durch Öffnungen des Elektronikgehäuses 58 bzw. der Gehäusekappe 62 und des jeweiligen Motorträgers 6 zugänglich. Diese Öffnungen, insbesondere die Öffnung der Gehäusekappe 62, ist durch ein lösbares Verschlusselement 84 verschlossen. Dabei kann es sich mit Vorteil um einen sogenannten Knebel- oder Bajonettverschluß handeln, der über eine Dichtung 86 abgedichtet ist.

Hierbei weist die Gehäusekappe 62 integrierte, d. h. einstückig angeformte Steckergehäuse (Steckschächte) 88, 90 zur führenden Aufnahme des Anschlußsteckers 78 bzw. eines nicht dargestellten Steckers für die Schnittstelle 82 auf (Fig. 5).

Wie sich weiterhin insbesondere aus den Längsschnitten in Fig. 2, 5 und 8 ergibt, weist der Stator 2 zur Montage eines der Rotor-Drehlager 8 auf der der Leiterplatte 72 zugekehrten Seite eine Montageöffnung auf, die mit einem Verschußteil 92 verschlossen ist, um den Lagerbereich von dem Elektronikgehäuse 58 zu trennen. Dieses Verschußteil 92 besteht aus einem elastischen Material (Dichtungsmaterial) und weist vorzugsweise angeformte Ansätze 94 zur abstützenden und schwingungsvermeidenden Anlage an der Leiterplatte 72 auf.

In Fig. 5 ist ferner ein Sensor 96, insbesondere Rotorstellungssensor, der Steuerelektronik 60 veranschaulicht, der von der Leiterplatte 72 axial in eine Ausnehmung des Stators 2 ragt und von einer elektrisch isolierenden, becherartigen Isolierung 98 umgeben ist. Bei dieser Isolierung 98 kann es sich um mindestens einen sogenannten Folienbecher, gegebenenfalls auch mehrere, beispielsweise zwei ineinandergesetzte Folienbecher handeln.

Bei der Ausführungsform gemäß Fig. 1 bis 7 ist der Motorträger 6 als topfartiger Halteflansch mit einer Bodenwandung 100 und dem damit insbesondere einstückig verbundenen Verbindungsabschnitt 22 ausgebildet. Bei dieser Ausführung besteht der Motorträger 6 insbesondere aus Metall, beispielsweise Aluminium.

Im Unterschied dazu ist im Falle der Ausführung der Fig. 8 und 9 der Motorträger 6 als sogenannter Wandring mit einem den Verbindungsabschnitt 24 aufweisenden, insbesondere topfartigen Innenteil 102 und einem damit über etwa radiale Speichenelemente 104 verbundenen Außenring 106 ausgebildet. Dieser Wandring ist insbesondere aus Kunststoff als einstückiges Formteil ausgebildet.

Durch die beschriebene erfindungsgemäße bzw. bevorzugte Ausgestaltung des Elektromotors 1 wird praktisch ein modularer und dadurch fertigungsoptimierter Aufbau erreicht. Die Bestandteile des Motors 1 sind schraubenlos allein durch axiale Fügevorgänge leicht und schnell montierbar. Es wird auch ein hoher IP-Schutz erreicht. Der Anschlußstecker 78 ermöglicht einen nachträglichen Anschluß der Anschlußleitungen 76 erst nach vollständiger Montage des Motors. Der Motor arbeitet sehr geräuscharm. Durch den modularen Aufbau lassen sich auf einfache Weise unterschiedliche Gehäusegeometrien verwirklichen. Durch das Elektronikgehäuse 58

erübrigt sich ein aufwändiger Elektronikverguß. Weiterhin wird auf einfache Weise eine Programmiermöglichkeit geschaffen.

Die Erfindung ist nicht auf die dargestellten und beschriebenen Ausführungsbeispiele beschränkt, sondern umfaßt auch alle im Sinne der Erfindung gleichwirkenden Ausführungen. So ist insbesondere auch ein "umgekehrtes" Eingreifen der Verbindungsabschnitte 22, 24 des Stators 2 und des Motorträgers 6 möglich, d. h. der Stator könnte mit seinem Verbindungsabschnitt auch den Verbindungsabschnitt des Motorträgers übergreifen. Weiterhin kann grundsätzlich auch ein Verguß der Motorelektronik vorgesehen sein (anstatt des angeklisteten Gehäuses). Im Übrigen ist die Erfindung ohnehin nicht auf die im Anspruch 1 enthaltenen Merkmale beschränkt, sondern kann auch durch jede beliebige andere Kombination von bestimmten Merkmalen aller insgesamt offenbarten Einzelmerkmale definiert sein. Dies bedeutet, daß grundsätzlich praktisch jedes Einzelmerkmal des Anspruchs 1 weggelassen bzw. durch mindestens ein an anderer Stelle der Anmeldung offenbartes Einzelmerkmal ersetzt werden kann. Insofern ist der Anspruch 1 lediglich als ein erster Formulierungsversuch für eine Erfindung zu verstehen.

Ansprüche

1. Elektromotor (1), insbesondere Außenläufermotor, mit einem Stator (2), der an einem Motorträger (6) über einen Steckfügevorgang schraubenlos mittels Verrastungselementen (18) befestigt ist,
dadurch gekennzeichnet, dass im Verbindungsbereich zwischen dem Stator (2) und dem Motorträger (6) Elastikelemente (20) zur Schwingungsentkopplung derart integriert angeordnet sind, dass der Stator (2) nur mittelbar über die Elastikelemente (20) mit dem Motorträger (6) in Verbindung steht.
2. Elektromotor nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet, dass der Stator (2) und der Motorträger (6) zur Motorachse (10) koaxiale, mit radialem Abstand über- bzw. ineinander gesteckte Verbindungsabschnitte (22, 24) aufweisen, wobei die Elastikelemente (20) jeweils mit radialer und axialer Vorspannung in einem radial zwischen den Verbindungsabschnitten (22, 24) gebildeten Spaltbereich (26) sitzen und insbesondere radialsymmetrisch verteilt angeordnet sind.
3. Elektromotor nach Anspruch 2,
dadurch gekennzeichnet, dass die Verbindungsabschnitte (22, 24) als im Wesentlichen ringförmige, sich axial erstreckende Stegabschnitte ausgebildet sind, wobei vorzugsweise der Verbindungsabschnitt (24) des Motorgehäuses (6) den Verbindungsabschnitt (22) des Stators (2) außen übergreift.
4. Elektromotor nach Anspruch 2 oder 3,
dadurch gekennzeichnet, dass die Elastikelemente (20) als einzelne, im Wesentlichen flächige Formkörper jeweils mit in Anpassung an korrespondierende Anlagebereiche (28, 30) der Verbindungsabschnitte (22, 24) geformten Innen- und Außenflächen (32, 34) ausgebildet sind.

5. Elektromotor nach Anspruch 3 oder 4,
dadurch gekennzeichnet, dass jedes Elastikelement (20) auf dem Außenumfang des Stator-Verbindungsabschnittes (22) über Fixiermittel (36) derart gehalten ist, dass in Axialrichtung eine Formschlußverbindung und in Radial- und Umfangsrichtung zumindest eine Kraftformschlußverbindung gegeben sind.
6. Elektromotor nach Anspruch 5,
dadurch gekennzeichnet, dass die Fixiermittel (36) als eine sich etwa in Umfangsrichtung erstreckende Nut-/Federverbindung mit schnappbarer Kraftformschlußverbindung ausgebildet sind.
7. Elektromotor nach einem der Ansprüche 3 bis 6,
dadurch gekennzeichnet, dass der Motorträger (6) mit seinem Verbindungsabschnitt (24) kraftschlüssig über die Elastikelemente (20) aufgeschoben ist, wobei im aufgeschobenen Zustand jedes Elastikelement (20) in axialer Richtung formschlüssig zwischen einer Anlagestufe (46) innerhalb des Motor-Verbindungsabschnittes (24) und einer als Verrastungselement (18) aufgesetzten Federklammer (48) gehalten ist.
8. Elektromotor nach Anspruch 7,
dadurch gekennzeichnet, dass jede Federklammer (48) den Motorträger-Verbindungsabschnitt (24) außen in axialer Richtung übergreift und mit einem einendigen Stützabschnitt (50) radial und axial in den Motorträger-Verbindungsabschnitt (24) zur Anlage an dem zugehörigen Elastikelement (20) eingreift sowie mit einem anderendigen Rastabschnitt (52) mit dem Verbindungsabschnitt (24) verrastet ist.
9. Elektromotor nach einem der Ansprüche 2 bis 8,
dadurch gekennzeichnet, dass der Stator-Verbindungsabschnitt (22) einstückig angeformter Bestandteil einer insbesondere aus Duroplast bestehenden Statorisolierung (56) ist.

10. Elektromotor nach einem der Ansprüche 2 bis 9,
dadurch gekennzeichnet, dass der Stator-Verbindungsabschnitt (22) zusätzlich einen Teil eines inneren Elektronikgehäuses (58) zur Aufnahme einer Motor-Steuerelektronik (60) bildet, wobei eine innere Gehäusekappe (62) über axial fügbare Rastelemente (64) mit dem Verbindungsabschnitt (22) verbunden ist.
11. Elektromotor nach Anspruch 10,
dadurch gekennzeichnet, dass zwischen der Gehäusekappe (62) und dem Verbindungsabschnitt (22) eine Umfangsdichtung (70) angeordnet ist, die vorzugsweise einstückig aus einem weichen elastischen Kunststoff insbesondere an die Gehäusekappe (62) angeformt ist.
12. Elektromotor nach Anspruch 10 oder 11,
dadurch gekennzeichnet, dass innerhalb des Elektronikgehäuses (58) eine Leiterplatte (72) insbesondere senkrecht zur Motorachse (10) liegend angeordnet ist.
13. Elektromotor nach einem der Ansprüche 10 bis 12,
dadurch gekennzeichnet, dass alle notwendigen internen elektrischen Verbindungen, insbesondere zwischen Statorwicklungen und der Steuerelektronik (60), über axial fügbare Steckverbindungen (74) erfolgen.
14. Elektromotor nach einem der Ansprüche 1 bis 13,
dadurch gekennzeichnet, dass ein externes Anschlußkabel (76) über einen insbesondere axial steckbaren Anschlußstecker (78) angeschlossen bzw. anschließbar ist.
15. Elektromotor nach einem der Ansprüche 10 bis 14,
dadurch gekennzeichnet, dass die Steuerelektronik (60) eine Schnittstelle (82) zum Anschluß einer externen Steuerleitung aufweist, wobei die Schnittstelle (82) als axial fügbare Steckverbindung ausgebildet und durch eine Öffnung des Elektronikgehäuses (58) zugänglich ist, und wobei die Öffnung durch ein lösbares Verschlusselement (84) verschlossen ist.

16. Elektromotor nach einem der Ansprüche 10 bis 15,
dadurch gekennzeichnet, dass innerhalb des Stators (2) zwischen dem Bereich des Elektronikgehäuses (58) und einem Rotorlager (8) eine Montageöffnung gebildet ist, die mit einem Verschluss­teil (92) verschlossen ist.
17. Elektromotor nach Anspruch 16,
dadurch gekennzeichnet, dass das Verschluss­teil (92) aus einem elastischen Material besteht und vorzugsweise über angeformte Ansätze (94) zur Abstützung gegen Schwingungen der Leiterplatte (72) an dieser anliegt.
18. Elektromotor nach einem der Ansprüche 10 bis 17,
dadurch gekennzeichnet, dass die Steuerelektronik (60) einen in den Stator (2) ragenden Sensor (96), insbesondere Rotorstellungssensor, aufweist, der von einer elektrisch isolierenden, becherartigen Isolierung (98) umgeben ist.
19. Elektromotor nach einem der Ansprüche 1 bis 18,
dadurch gekennzeichnet, dass der Motorträger (6) als Halteflansch mit einer Bodenwandung (100) und dem damit insbesondere einstückig verbundenen Verbindungsabschnitt (22) ausgebildet ist.
20. Elektromotor nach einem der Ansprüche 1 bis 18,
dadurch gekennzeichnet, dass der Motorträger (6) als Wandring mit einem den Verbindungsabschnitt (24) aufweisenden, insbesondere topfartigen Innenteil (102) und einem damit über Speichenelemente (104) verbundenen Außenring (106) ausgebildet ist.

-1/7-

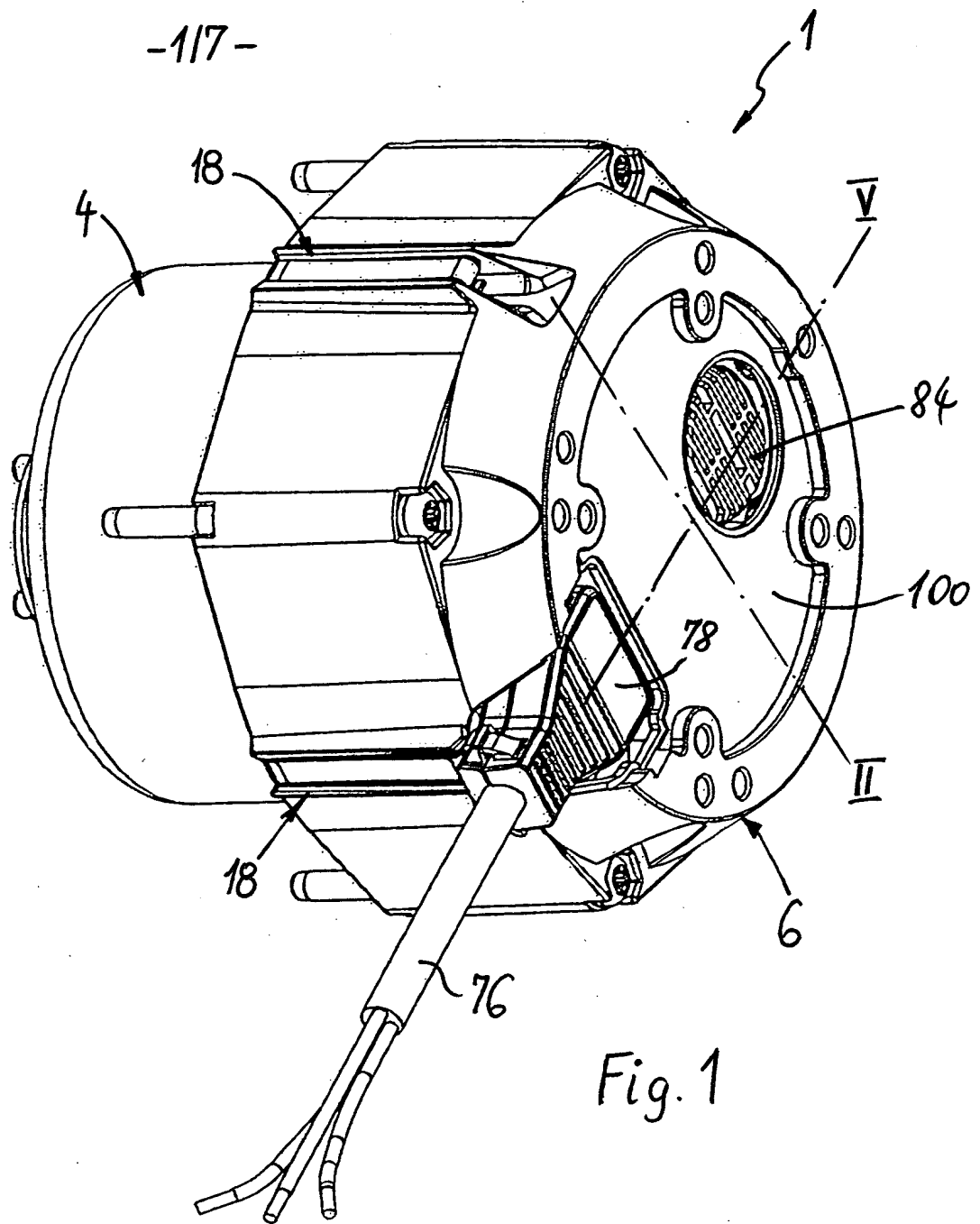


Fig. 1

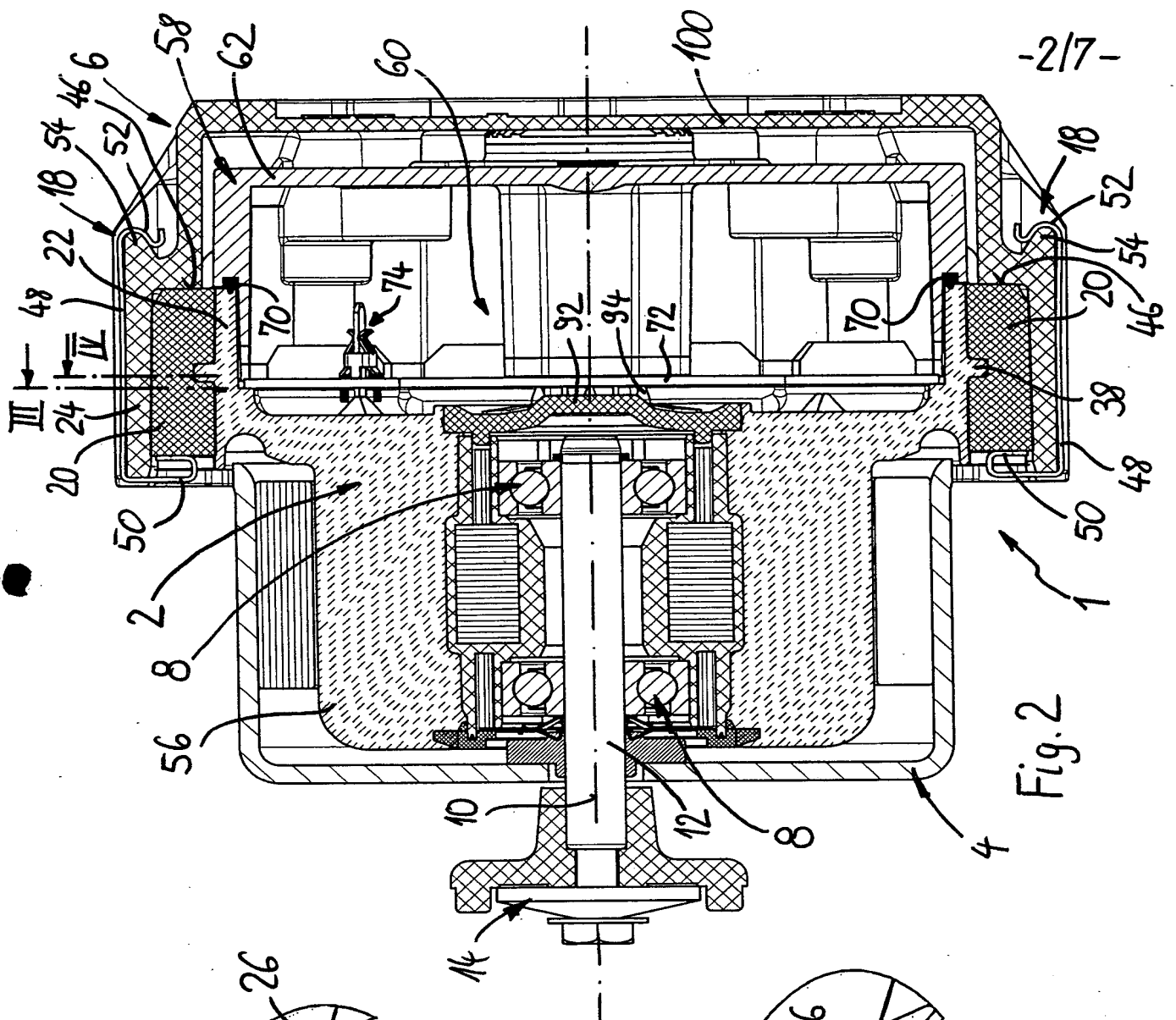


Fig. 2

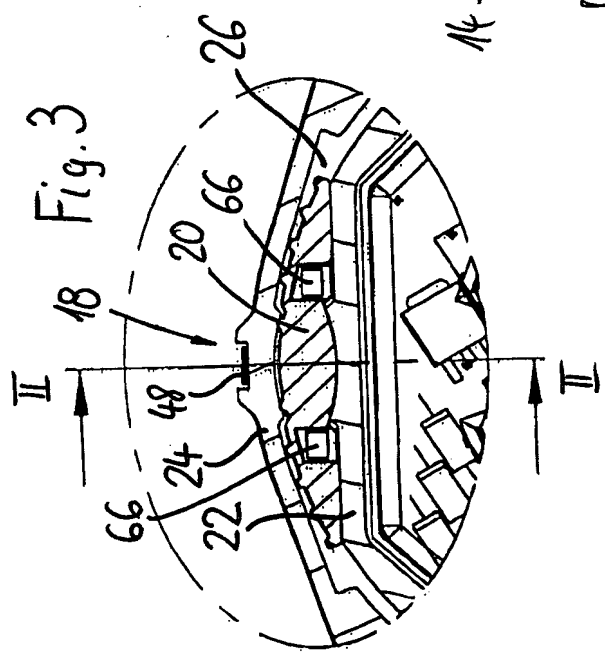


Fig. 3

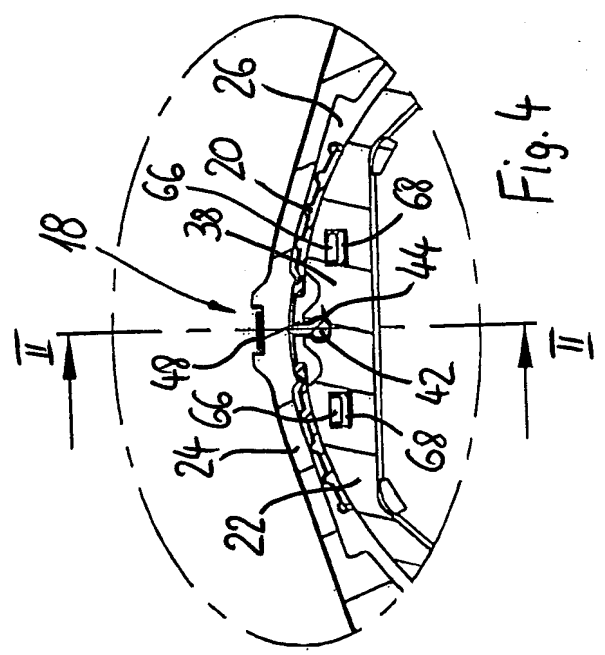
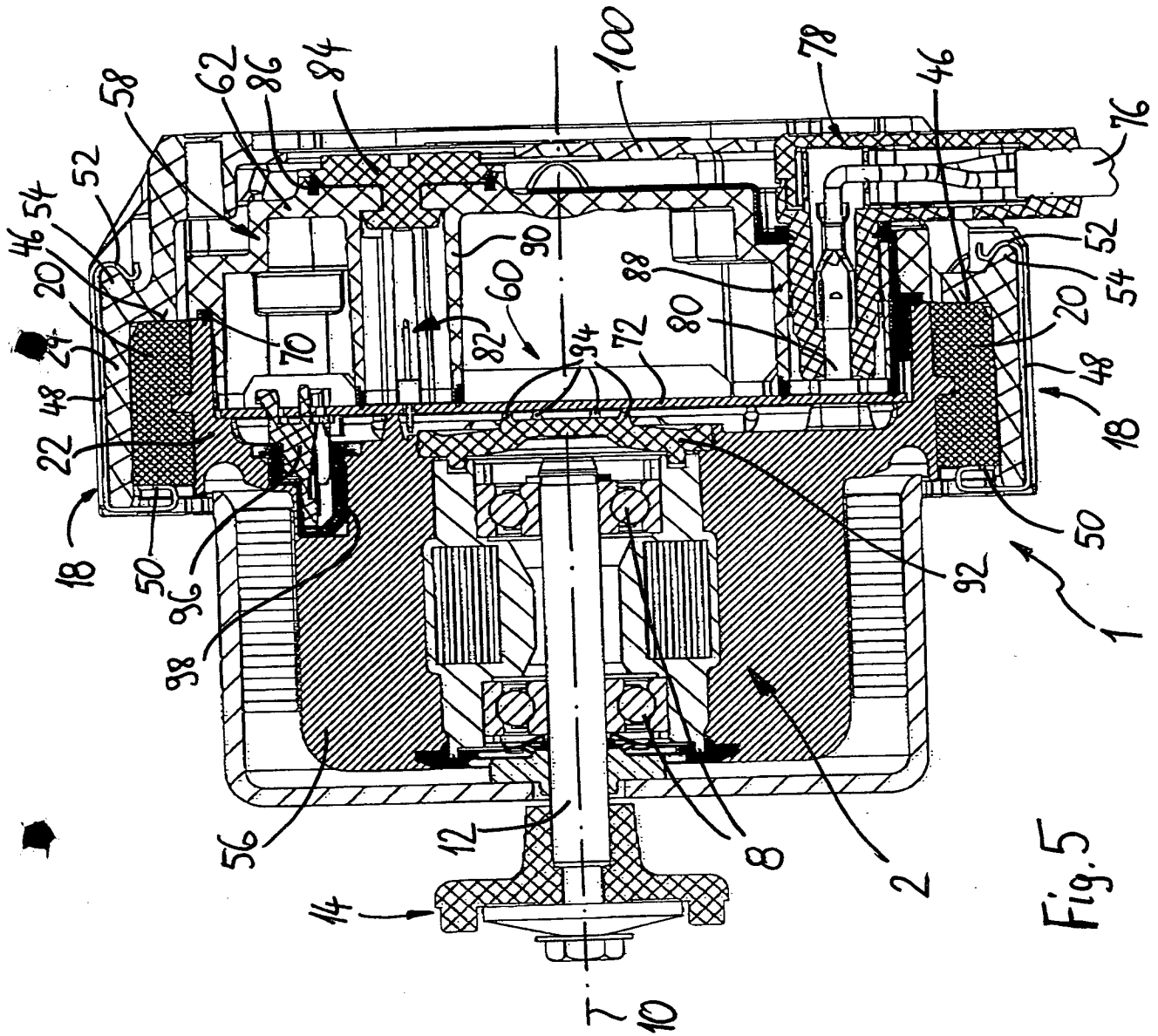
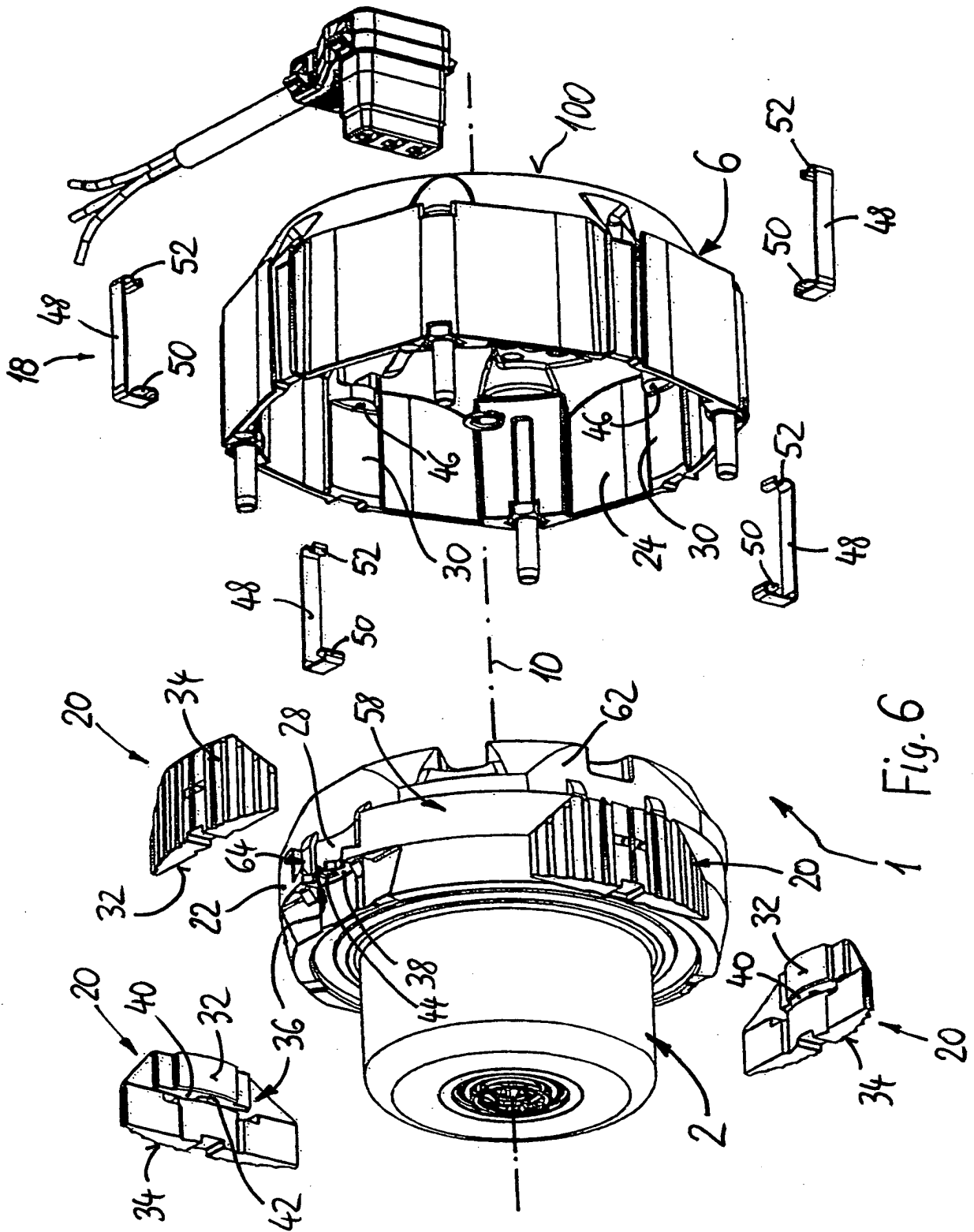
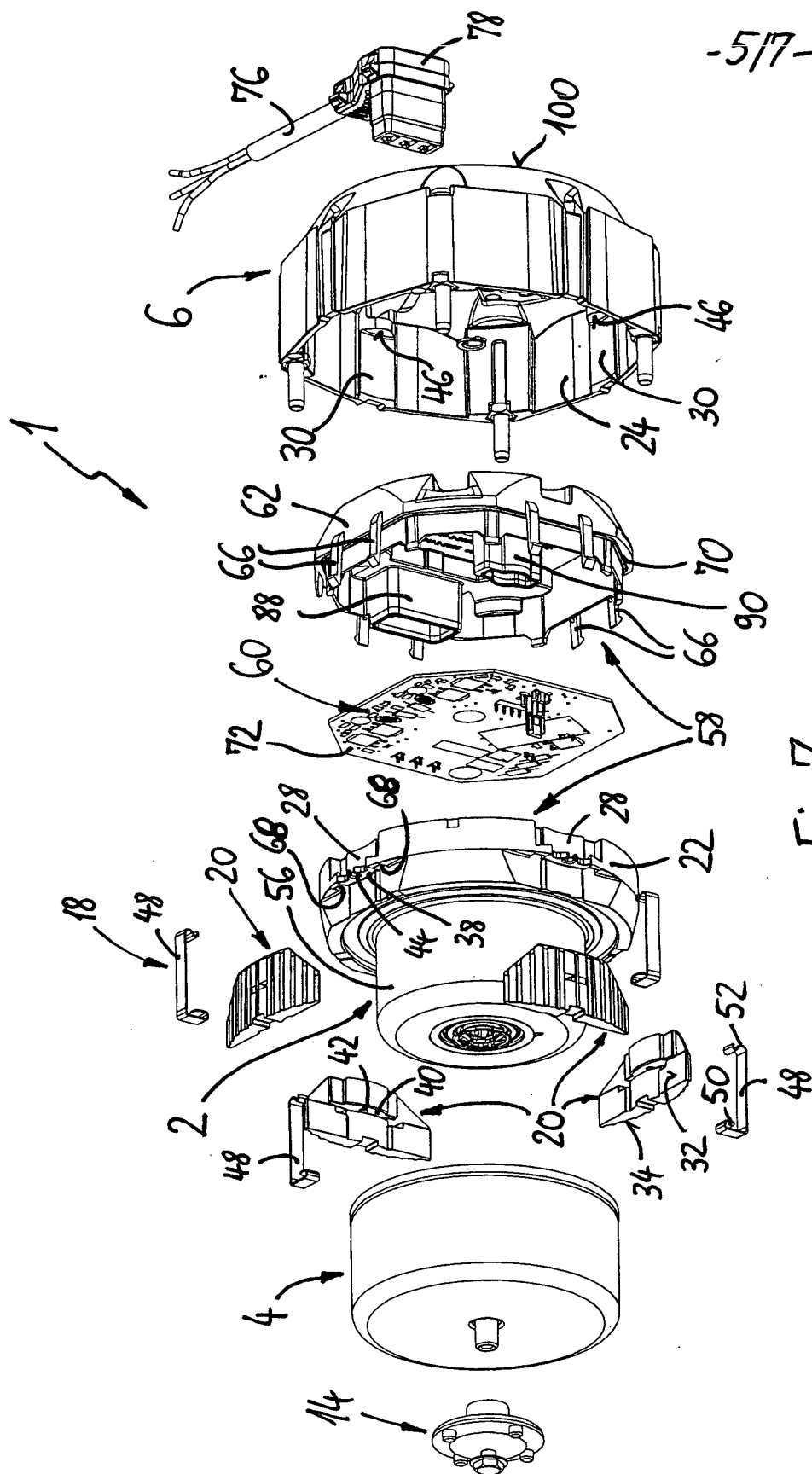
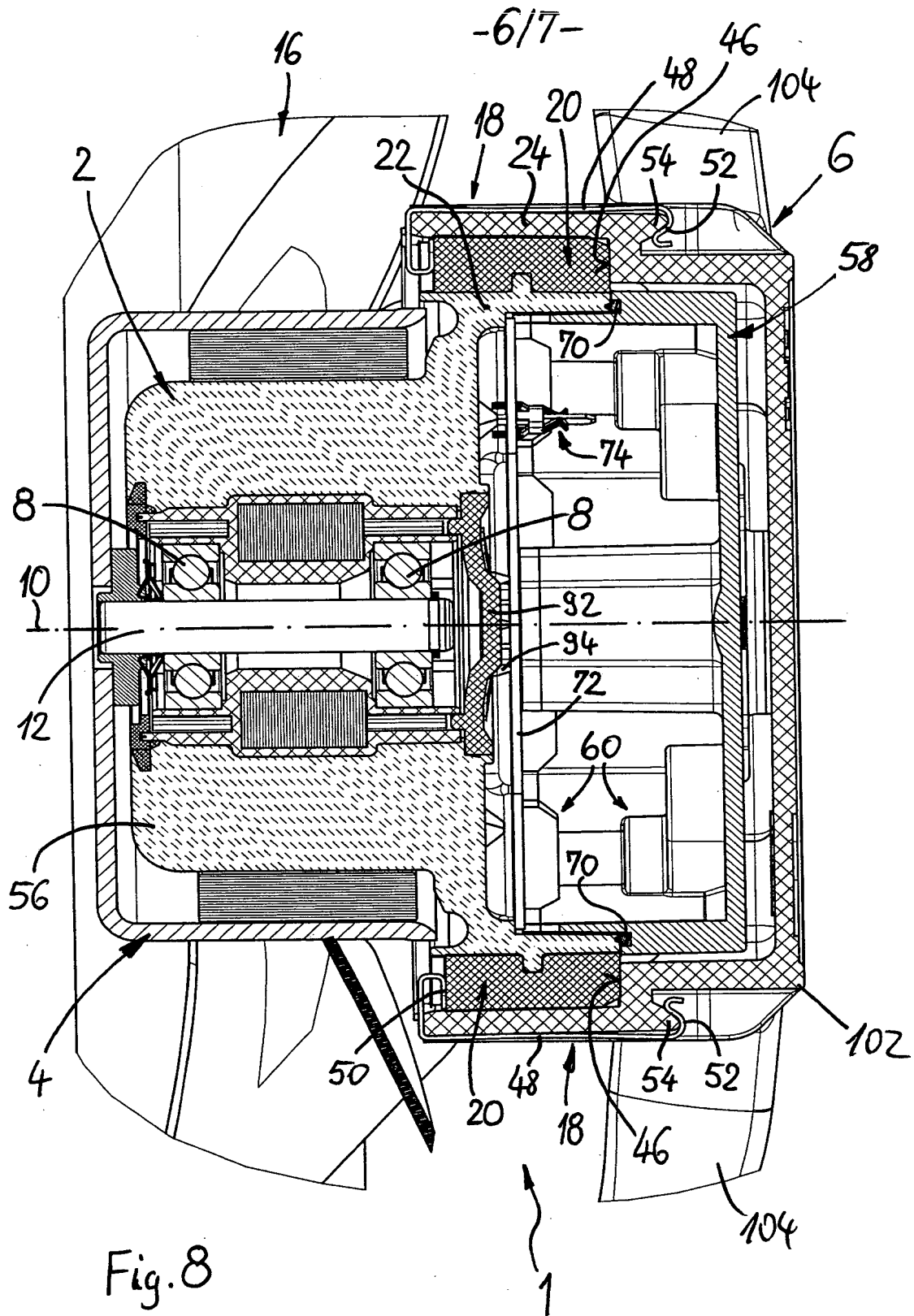


Fig. 4









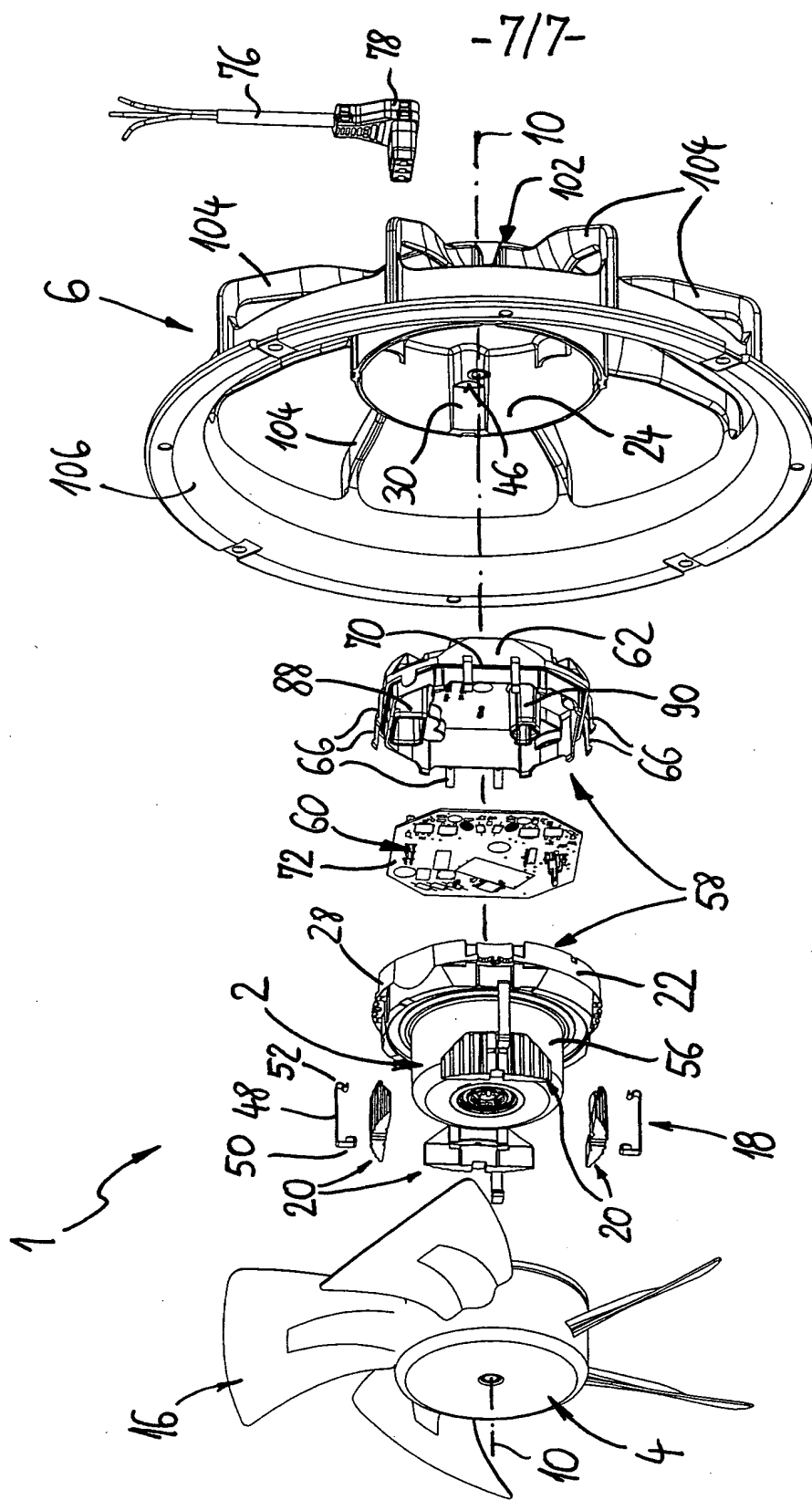


Fig. 9